



Che bella!\*\*

Ne čudimo se tistemu, ki jo kupi izključno zaradi videza.

► Rekel bi: BB. Brigitte Bardot. Na svoj poročni dan, 1952-ega, ko je vzela Rogerja Vadima. Vsa v belem. Seks simbol vseh moških, ki so imeli možnost gledati celovečerne filme.

Le kdo je ne bi – zgrabil za volanski obroč, pospravil streho in zapeljal po promenadi mimo mladih nastopačic, čakajoč na sponzorja? Ali pa pognal skozi ovinke, kjer si tudi najbolj drzni motociklisti vbrizgavajo adrenalin med izmenjevanjem levih in desnih?

Ne bo težko, ne prvo ne drugo. Takole motorizirana se pusti peljati lagodno in lahko kot ukročena puma ali divje in agresivno kot pravkar ujeti divji mustang.

Ne sprašujte po motorni tehniki, preden ne izveste, kakšen je ta motor v vožnji. Do dobrih 1.500 vrtljajev je len kot maček, ki se je pravkar nažrl. Sprovocirajte ga vsaj nad to vrednost, a previdno s plinom pri srednje hitrem speljevanju: navor, kot bi brizgal adrenalin. Volanski obroč trga z rok, čeprav je volanski mehanizem odličan. In čeprav je trakcija tako dobra, da pogonski kolesi le redko zdrsne, in tudi najbolj divji voznik si zato zelo pozno zaželi izklopiti elektronska pogonska in stabilizacijska pomagala. Zdaj smo že v območju, ki ga motor najbolj

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

# Mamma mia!\*

»ljubi« od 2.500 do 3.500. Ni ga vzpona, ki bi mu bil pretrd oreh. In končno visoki vrtljaji: vse do 4.500 se zavrti, in to celo v višjih prestavah. Za največje zmogljivosti, za največ užitka. Menjalnik teče izvrstno, lega na cesti je dolgo nevtralna in natančnost volana dokonča misel, da je ta Alfa narejena za uživanje.

Toda spomnimo se, da je tudi ta Alfa italijanska. To pomeni, da bo motor precej žejen (za kar je deloma kriv tudi voznik, ki podleže vznemirljivosti zmogljivosti) in da

ga je izjemno težko pripraviti do žeje pod 10 litrov goriva na 100 kilometrov. Pomeni tudi, da je notranja tkanina groba in prav neprijetno brusi komolce. Da iz treh zračnih rež na armaturni plošči različno močno piha – kljub simetrični nastavljenosti in samodejnosti klimatske naprave. Da pri zaviranju z večjih hitrosti neki vijak na zgornjem robu prednje šipe postane glasen čriček. Da z drobnarijami, ki jih nosite s seboj, nimate kam in da na odlaganje plastenke niti ne pomislite. Da lep (in nekoliko velik) volanski obroč v spodnji



legi pokrije merilnike. Da pri nekoliko močnejšem zaviranju prehitro vklaplja varnostne utripalke. Da notranje višine ni dovolj za nadpovprečno visoke. Da traja pomik strehe v eno in drugo smer celih 25 sekund, rekord pri serijskih roadsterjih pa je več kot pol krajši čas. In da je položaj voznika neroden – zaradi oddaljenosti stopalk bi želel bolj naprej, za položaj prestavne ročice in bližino zgornjega roba prednje šipe pa bolj nazaj. Ampak pomeni tudi to, da je notranja širina zelo radodarna, dosti bolj kot pri južnobavarskem tekmeču. Da je volanski obroč odličen za oprijem. Da je skrajno desno merilnik nadtlaka v turbopuhalu, katerega kazalček z lahkoto skoči do vrednosti 1,4 (bara). Da je platnena streha odlična; da zelo dobro tesni in da enako dobro duši zunanji trušč do kakih 160 kilometrov na uro, pa tudi nad to vrednostjo, vse do največje hitrosti, se ne pojavi sikajoč zvok piša skozi špranje. Da Alfa Spider brez strehe – za tistega, ki mersko, predvsem višinsko, »paše« v ta avtomobil – do 120 kilometrov na uro ob dvignjenih bočnih šipah ter z učinkovito vetrno šipo zadaj potnika varuje pred vetrom tako dobro, da ne potrebujeta ne rute ne kape, pa še pri 160 kilometrih na uro vetrc le narahlo mrši zgornje nadstropje. Ravno dovolj, da ves čas spominja, da vozite kabriolet. In navsezadnje: da ji večine njenih slabosti ni težko odpustiti.



## Alfa Romeo Spider 2.4 JTDM 20v

Cena osnovnega modela: 40.500 EUR  
Cena testnega vozila: 41.813 EUR

NAŠE MERITVE  
T = 25 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 9.634 km

POSPEŠKI  
0-100 km/h: 8,7 s  
402 m z mesta: 16,4 s (142 km/h)

PROŽNOST  
50-90 km/h (IV./V.): 7,2 s / 12,4 s  
80-120 km/h (V./VI.): 9,1 s / 12,9 s

NAJVEČJA HITROST  
231 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT  
od 100 km/h: 38,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA  
skupno testno povprečje: 12,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI  
Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.387 cm<sup>3</sup> - največja moč 154 kW (209 KM) pri 4.000/min - največji navor 400 Nm pri 1.500/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/45 R 18 Y (Pirelli P Zero Nero).  
Mase: prazno vozilo 1.635 kg - dovoljena skupna masa 1.985 kg.  
Mere: dolžina 4.393 mm - širina 1.830 mm - višina 1.371 mm - prtjljajnik 200-253 l - posoda za gorivo 70 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 231 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,4/6,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 179 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO
- ▲ motorne zmogljivosti
  - ▲ videz zunanosti - s streho in brez nje
  - ▲ notranja širina
  - ▲ volan
  - ▲ menjalnik
  - ▲ podvožje, lega na cesti, trakcija
  - ▲ merilnik nadtlaka turbopuhala
  - ▲ dva predala za sedežema s ključavnico
  - ▲ domet

- ▼ poraba goriva
- ▼ položaj za volanom
- ▼ notranja višina
- ▼ počasno zlaganje strehe
- ▼ predal pred sovoznikom brez ključavnice
- ▼ mesta za drobnarije in pijačo
- ▼ motor do 1.500 vrtljajev v minuti
- ▼ čriček nad notranjim vzratnim ogledalom
- ▼ neskladje med zvokom motorja (odprta streha, zagon motorja ...) ter športnostjo in videzom avtomobila

## Končna ocena

Pravi avtomobil za užitek: ker je čeden (zunaj) in ker so motorne zmogljivosti (predvsem navor!) odlične, vsa druga mehanika pa vzorna. Kdor meni, da takšna Alfa navkljub turbodizlu ni športna, se pošteno moti.

\* Moja mama! (vzdih)  
\*\* Kako lepa!